



Finanzas y Comercio Exterior 13 JF

Asignatura

Misión Empresarial

Tema de Investigación:

Factores de crecimiento y competitividad de la logística de transporte internacional de los
puertos en Colombia y Perú

Factors of growth and competitiveness of the international transport logistics of ports in
Colombia and Peru

Autor:

Sebastian Felipe Murillo Suárez

Septiembre, 2018

Bogotá, Colombia



Finanzas y Comercio Exterior 13 JF

Asignatura

Misión Empresarial

Tema de Investigación:

Factores de crecimiento y competitividad de la logística de transporte internacional de los
puertos en Colombia y Perú

Factors of growth and competitiveness of the international transport logistics of ports in
Colombia and Peru

Autor:

Sebastian Felipe Murillo Suárez

Septiembre, 2018

Bogotá, Colombia

TABLA DE CONTENIDO

Resumen	5
Abstract.....	6
Introducción.....	8
Objetivo.....	10
Objetivo general.....	10
Objetivos específicos	10
1. Análisis de la evolución de Colombia	11
1.1. Infraestructura, transporte y logística de Colombia.....	11
1.2 Competitividad, desarrollo y optimización.....	16
1.2.1Competitividad entre puertos.....	17
1.2.2 Plan de Mediano y Largo plazo de Perú	20
1.3 Plan de mejora y fortalecimiento logístico.	22
Conclusiones	25
Recomendaciones.....	27
Trabajos citados	28

LISTA DE FIGURAS Y GRAFICAS

Figura 1. Evolución de Colombia y otros países de América Latina.....	12
Figura 2. Índice de Desempeño Logístico	14
Figura 3. Costos logísticos de Colombia vs miembros de OCDE	15
Figura 4. Puertos importantes de Perú y Colombia	17
Figura 5. Desarrollo Competitivo	19
Figura 6. Objetivos estratégicos la Política Nacional de la Logística.....	21
Figura 7. Cadena de valor	23

Resumen

El proceso logístico en Colombia pese a su trascendencia a lo largo de los tiempos sigue presentando falencias bastantes importantes que afectan tanto el comercio internacional como la economía del país, siendo esto un factor importante para su progreso logístico y así mismo para la incentivación de inversión extranjera presentando un retroceso en su producción y distribución de materias primas o productos terminados a diferentes puntos del mundo.

Para Perú también ha sido un proceso bastante complejo en su inclusión como país altamente exportador e importador, y por su proximidad regional frente a Colombia logra hacer un comercio mucho más ameno y completo, Perú ocupa la posición 83 a nivel mundial en cuanto a desempeño logístico, incrementando en 14 posiciones con respecto al informe publicado el año 2016 publicado por el Consejo nacional de competitividad. (Departamento de Información Estrategica, 2018)

Debido al proceso de globalización Colombia y Perú con sus tratados de libre comercio han facilitado el comercio de bienes y servicios garantizando un constante crecimiento de sus economías conjuntamente con las inversiones extranjeras dentro de estos países optimizando así la economía local, incentivando a estas industrias a estar en un constante crecimiento y avance tecnológico para lograr suplir las necesidades de la población local.

Sus infraestructuras se encuentran en un constante avance, por ejemplo la implementación de las vías 4G que mejoran la calidad de los servicios ofrecidos por las empresas de logística y transporte; Colombia se encuentra en el puesto 58 en el ranking de 155 países para su desempeño logístico para el año 2018, siendo esto un impacto bastante notorio debido a que afecta su tránsito

aduanero logístico, es decir, el tiempo previsto generalmente se extiende ya que sus vías e infraestructuras en puertos no son los más óptimos para cumplir sus objetivos.

Abstract

The logistic process in Colombia, despite its importance throughout the years, continues to present important flaws that affect both the international trade and the economy of the country, this being an important factor for its logistic progress and also for the incentivization of foreign investment. presenting a setback in its production and distribution of raw materials or finished products in different parts of the world.

For Peru, it has also been a very complex process in its inclusion as a highly exporting and importing country, and because of its regional proximity to Colombia it managed to make a much more enjoyable and complete trade, according to the Logistics Performance Index (LPI). Peru holds the position 83 in the world in terms of logistics performance, rising 14 posts compared to the 2016 report published by the national competitiveness council.

Due to the process of globalization, Colombia and Peru with their free trade agreements have facilitated the trade of goods and services guaranteeing a sustained growth of their economies with investments within these countries, thus optimizing the local economy, encouraging these industries to be . in constant growth and technological progress to meet the needs of the local population.

Its infrastructures are in constant progress, for example, the implementation of 4G tracks that improve the quality of services offered by logistics and transport companies; Colombia is ranked 58th in the ranking of 155 countries for its logistical performance for 2018, this being a

very noticeable impact because customs traffic is logical, that is, the expected time extends to its road and infrastructures in ports they are not the best to meet their objectives.

Introducción

La logística en Colombia ha experimentado un transcendental paso hacia la integración económica global generando así una “apertura económica”, se presenta con un posicionamiento importante en Latinoamérica, mostradas con grandes fortalezas y amplias ventajas geográficas comparadas con el resto del continente. (Campos, 2014).

También se abarca un tema económico de cada país en donde se encuentran sus principales cualidades y falencias tanto mercantiles como industriales, de acuerdo a sus políticas económicas y comerciales, dando así una perspectiva de su logística portuaria determinando su impacto en el comercio internacional y local, en este caso enfocado hacia la organización del puerto de Callao en Perú y el puerto de Buenaventura en Colombia teniendo en cuenta los procesos logísticos utilizados para la distribución de la mercancías especialmente vía terrestre, identificando sus características principales en donde se busca identificar sus puntos clave de mejora o posibles cambios estructurales de acuerdo a su comercio.

El puerto de Buenaventura quizá es uno de los más importantes del Pacífico en Latinoamérica debido al volumen de carga manejada, su ubicación es privilegiada ya que las principales rutas marítimas del mundo atraviesan y es el puerto americano más cercano al mercado asiático (Styles, 2016), su infraestructura moderna y especializada, tiene 14 muelles, 12 operados por la Sociedad de Buenaventura y 2 en concesión.

El puerto de Callao, no muy aparte de las características de la sociedad portuaria de Buenaventura, está ubicado en la costa central de Perú, en el pacífico, perteneciente a la ciudad de Callao, cuenta con 5 muelles y es el principal puerto del país en tráfico y capacidad de almacenaje.

Palabras Clave

Logística, Economía, Comercio Internacional, Estructura, Transporte, Infraestructura, Logística Internacional

Objetivo

Objetivo general

Determinar los factores de crecimiento y competitividad logística de transporte internacional de los puertos en Colombia y Perú.

Objetivos específicos

1. Diagnosticar los principales factores éxito para el proceso logístico y de transporte en Perú
2. Analizar los puntos críticos de la logística de transporte internacional en el contexto colombiano.
3. Establecer un plan de mejora en el fortalecimiento logístico y transporte internacional para las dos economías emergentes.

1. Análisis de la evolución de Colombia

La evolución logística y económica de Colombia durante la primera década del siglo XXI fue bastante notoria en su mayoría en el mercado financiero debido a su avance en 47 posiciones en 10 años, este progreso fue debido a un trabajo en conjunto entre el sector público y privado motivando así mismo la inversión nacional y extranjera en una tasa promedio anual de 56% en los años 2005 y 2016, de la misma manera su crecimiento tecnológico avanzó con estas inversiones realizadas mejorando sus infraestructuras tecnológicas como lo son las telecomunicaciones pero sin dejar a un lado sus infraestructuras logísticas como lo son las vías 4G, sus aeropuertos y de la misma manera sus puertos, en especial el puerto de Buenaventura. (INC, Informe Nacional de Competitividad, 2016)

1.1. Infraestructura, transporte y logística de Colombia

El proceso logístico quizá es uno de los factores más importantes y fundamentales para ingresar y competir con los mercados nacionales e internacionales, comprendiendo en su mayoría un conjunto de variables que permitan mejorar y optimizar tanto los tiempos como los costos de movilización de la mercancía desde su origen, es decir; desde su punto de producción o de suministro hasta su destino final, ya sea para exportación o consumidor final.

Figura 1. Evolución de Colombia y otros países de América Latina

Los 10 países más competitivos de América Latina		
Puesto	Ranking en América Latina 2016-2017	Ranking en América Latina 2006-2007
1	Chile (33)	Chile (27)
2	Panamá (42)	México (52)
3	México (51)	El Salvador (53)
4	Costa Rica (54)	Panamá (60)
5	Colombia (61)	Colombia (63)
6	Perú (67)	Brasil (66)
7	Uruguay (73)	Costa Rica (68)
8	Guatemala (78)	Argentina (70)
9	Brasil (81)	Perú (78)
10	Honduras (88)	Uruguay (9)

Fuente: Consejo privado de competitividad, Informe nacional de competitividad INC, 2016 (competitividad, 2016)

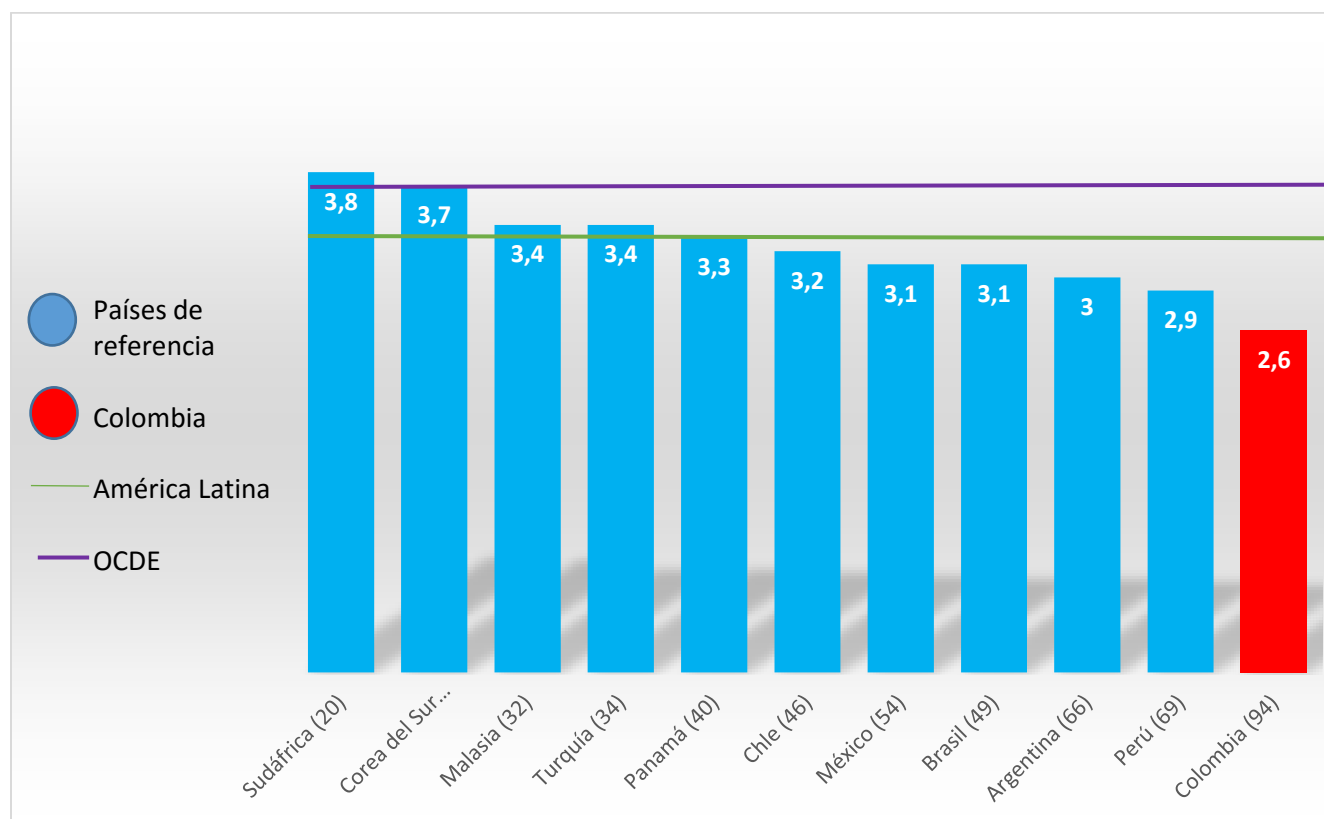
Como se puede observar en la figura 1, Colombia presenta una evolución lenta frente al resto de países de Latinoamérica por la falta de los recursos económicos y su deficiencia en el progreso logístico, por ello se presenta una comparación con los países mas competitivos observando que Colombia y México logran avanzar tan solo 2 puestos frente al resto de países, Chile por lo contrario, sigue manteniéndose en el primer puesto así haya desmejorado su proceso, Perú tuvo un avance bastante importante pasando del noveno puesto al sexto, con un adelanto en el ranking de 11 puntos, haciendo competencia directamente con Colombia. Panamá se presenta como la principal potencia haciendo competencia directamente con Chile siendo así

estos dos países tomados como referencia para el progreso y desempeño logístico tanto para Colombia como Perú.

El bajo desempeño logístico del país esta basado en múltiples factores, en especial la falta de una infraestructura adecuada según indica el informe nacional de la competitividad (INC, Informe Nacional de Competitividad, 2016), un claro ejemplo que se puede evidenciar, para Colombia en el sector de transporte requiere de 8 trabajadores para producir lo que produciría un solo trabajador en USA, es decir, existe una ineficacia y ineficiencia al momento de la producción y así mismo en el transporte por la falta de condiciones necesarias para la optimización de los recursos otorgados por el gobierno colombiano que conlleva a un sobre costo en los mismos.

Según el Doing Business (INC, Informe Nacional de Competitividad, 2016) Colombia ocupa los lugares 13 y 11 en tiempos y costos para exportar por concepto de cumplimiento fronterizo (regulación aduanera y de inspecciones) entre 17 países de la región y así mismo las empresas en Colombia consumen el 15% de sus ventas en costos logísticos en donde el transporte y la distribución ocupan el 33%; el almacenamiento un 20%; la compra y el manejo de los proveedores un 15%; la planeación y reposición de inventarios un 9%; el procesamiento y pedidos de clientes un 10% y logística de reserva un 7%, dado este caso el país presenta uno de los costos de exportación mas altos de la región, esto se debe a que la gran mayoría de la producción de Colombia se encuentra en el interior y cuenta con muchas ciudades grandes a las cuales se deben llevar centros logísticos, a diferencia de Chile, Perú y México que tienen sus industrias en las costas. (Legiscomex, s.f.)

Figura 2. Índice de Desempeño Logístico Portuario



Fuente: Banco Mundial (Banco Mundial, 2016)

En la gráfica se observa la poca competitividad en el proceso logístico portuario que tiene Colombia frente al resto de países, por otro lado, Perú se encuentra 0,3 % por encima de Colombia, esto es bastante notorio debido a la poca mejora en la infraestructura en sus puertos, la falta de tecnificación en su mayoría y no obstante de inversión nacional como factor importante de mejora para el crecimiento del comercio nacional e internacional.

**Figura 3. Costos logísticos de
Colombia vs miembros de OCDE**

Indicador	Colombia	Promedio países OECD
Costos logísticos sobre valor de bienes finales (%)	19	6
Costos logísticos como proporción del PIB (%)	23	9
Índice de desempeño logístico	2,9	3,6

Fuente: elaboración Anif con base en BID, Banco Mundial, Plan Maestro de Transporte 2010-2032 y Consejo Privado de Competitividad.

En el anterior cuadro se pueden observar los sobrecostos que presenta Colombia frente a los países pertenecientes a la OCDE, un claro ejemplo como se puede observar es que presenta un sobrecosto en su proceso logístico sobre el valor de ventas finales con un 19% a comparación del resto de países de la OCDE con un 6%, frente al PIB con un 23% de Colombia a comparación 9% de los miembros de la OCDE.

Para lograr una evolución en Colombia en el ámbito logístico es de vital importancia tener en cuenta cada ámbito como lo son la calidad de la infraestructura, el transporte multimodal, la competitividad del transporte de carga y los procesos de comercio exterior, en este caso en el puerto de Buenaventura que pese a tener una infraestructura “moderna”, cuenta con bastantes falencias como lo son las vías de acceso, la falta de crecimiento y abastecimiento del mismo, el tema logístico no solo se debe tocar en el transporte o en comercio exterior, sino que también se

debe tener en cuenta todos los aspectos externos que pueden influir en la falta de crecimiento y de mejora del puerto. (Styless, 2016)

Para Colombia su principal problema es el sobre costo de la prestación de servicios sobre todo en el sector de transporte, frente al resto de América Latina, los costos del transporte de mercancías y demás productos de exportación, tienen un sobre costo de 15%. Este sigue rezagando a Colombia en el ranking de competitividad y de desempeño logístico, ubicándose en el puesto 58 entre 155 países, según cifras del estudio de desempeño del Banco Mundial. (MinTransporte, 2018)

Debido a lo anterior, las empresas en Colombia gastan en logística \$15 por cada \$100 vendidos, lo que resulta poco competitivo en el contexto internacional. De estos \$15, el 37% corresponde a transporte y distribución, 20% a almacenamiento y 17% a compras y proveedores. (INC, Informe Nacional de Competitividad, 2016).

1.2 Competitividad, desarrollo y optimización

Para Perú el problema logístico es claro y aceptado muy ampliamente por el gobierno como por el sector privado, en particular, costos e ineficiencias logísticas se han constituido en obstáculos muy importantes para mejorar la competitividad de Perú en mercados internacionales, para su inserción en las cadenas globales de suministros y para las aspiraciones de Perú en convertirse un miembro de la OCDE y beneficiarse lo más posible de los acuerdos de libre comercio recientemente firmados con el fin de promover el comercio internacional (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2016); un claro ejemplo que quiere seguir de su país vecino Colombia que entro a pertenecer a la OCDE el pasado 30 de Mayo del 2018; a través del Plan Estratégico Nacional Exportador 2015-2025 (PENX 2025), elaborado por el MINCETUR, el gobierno peruano define como una política fundamental para el desarrollo de la competitividad del

país, la modernización y transformación del sistema logístico del país con énfasis en el fortalecimiento de la infraestructura y servicios del transporte (Figura 3).

Los procesos de internacionalización que ha venido manejando Colombia recientemente han generado cambios significativos en las condiciones de operación logística del país debido a que ha incrementado su atractivo por una inversión extranjera que ha exigido con el tiempo una transformación de la visión logística tradicional, para avanzar así hacia una perspectiva más moderna (que involucra así mismo el desarrollo económico, social y ecológico del país).

1.2.1 Competitividad entre puertos.

Figura 4. Puertos importantes de Perú y Colombia



Fuente: Perfil de la logística desde Colombia hacia Perú, Proexport Colombia, S.F

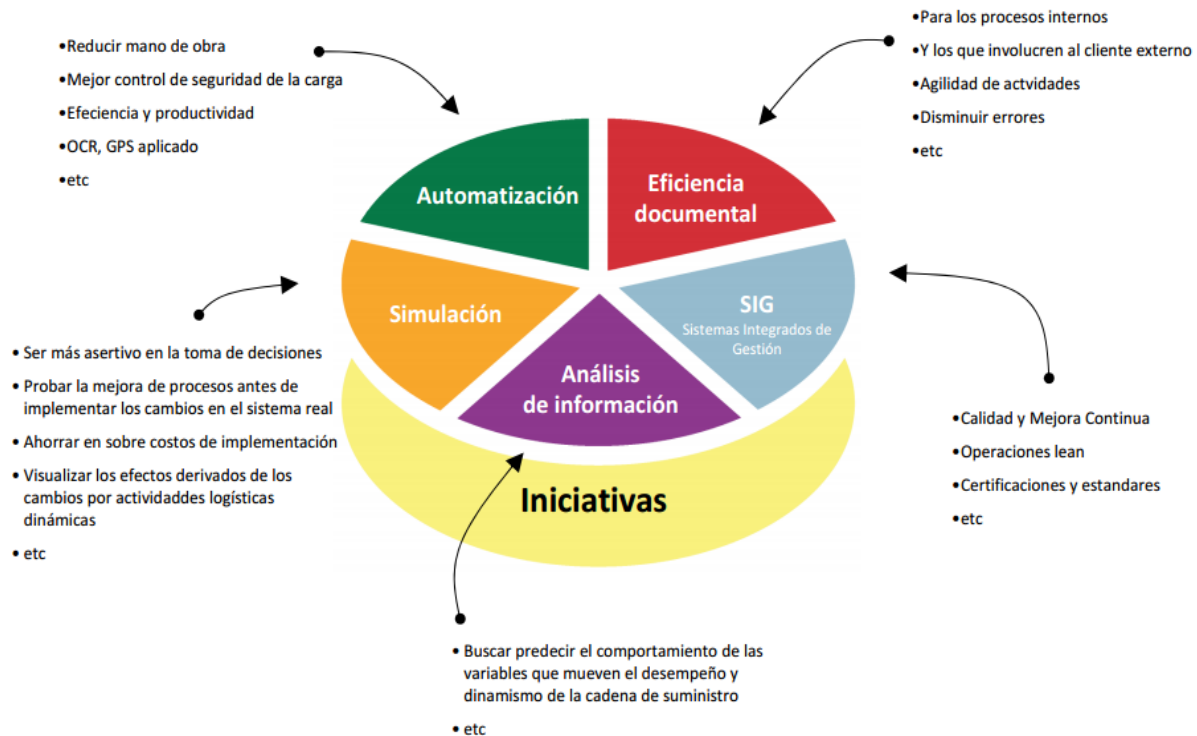
Unas de las ventajas que tiene Colombia es contar en sus fronteras con los dos océanos, como bien sabemos no está siendo aprovechado debido a su poca infraestructura. Sólo se cuenta

con un puerto importante en el pacífico, que es Buenaventura y el puerto de Tumaco que es un puerto secundario aun cuando cuenta con todas las características geológicas para ser un puerto importante pero no se le brinda el suficiente abastecimiento para sobre llevar la mercancía y la afluencia como el de Buenaventura. En el Atlántico se cuenta con Barranquilla, Santa Marta y Cartagena. Sin embargo, las extensiones de las costas colombianas permitirían tener muchos más puertos para operaciones de tipo comercial. Las costas colombianas cuentan con puertos del calado suficiente para permitir que atraque cualquier tipo de motonave. A nivel de operación los puertos colombianos están lejos de los niveles de eficiencia de los principales puertos del mundo.

Las funciones de los funcionarios portuarios se enfocan básicamente en realizar el mínimo necesario, que afectan el tránsito de carga. También es de destacar que la gran mayoría del tráfico portuario colombiano se mueve a través de Buenaventura y Cartagena, lo que constituye un cuello de botella para la agilidad de las operaciones de carga internacionales. El gobierno debe emprender iniciativas que permita el rápido establecimiento de alternativas portuarias y de eficiencia en sus procesos, haciendo la operación más rápida y efectiva. (Camilo Álvarez, 2013).

Por otro lado, Perú tiene una logística e infraestructura portuaria bastante amplia con catorce puertos exactamente que se encuentran hacia el Pacífico, tres de estos son fluviales. El resto son puertos dentro de los cuales se encuentra Callao; principal puerto de Perú que adicionalmente cuenta con tres puertos fluviales. (Proexport, s.f.)

Figura 5. Desarrollo Competitivo



Fuente: Logística y Competitividad – Análisis de los elementos de Integrar la cadena de suministros para sustentar la competitividad – Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP) Lima, Perú. (Gómez, 2012)

En el anterior gráfico observamos que hay 5 factores claves que se deben tener en cuenta para un desarrollo competitivo, ya que son las bases principales al momento de la competitividad, debido a que se buscan optimizar los recursos buscando las mejores alternativas en sus procesos logísticos, por consiguiente se trata una automatización de la mano de obra, es decir, tenificación de la misma, reducción de tiempo en el proceso documental, generando un valor agregado en su calidad y servicio, tomando buenas decisiones atendiendo las necesidades del mercado y generando un buen servicio a los propios clientes.

1.2.2 Plan de Mediano y Largo plazo de Perú

Perú busca implementar unas herramientas de evolución y análisis que pueda sobrellevar los principales retos que vienen presentados en sector del transporte, logística e industria para así potenciar la competitividad a largo plazo frente a sus vecinos y al resto del mercado internacional. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2014)

1. Diseñar el marco de desarrollo estratégico de un esquema logístico sostenible y eficaz, que facilite la competitividad de los productos nacionales.
2. Conocer las necesidades de desarrollo o evolución de centros y plataformas logísticos, con el objeto de proponer y planificar una red de infraestructuras y servicios logísticos integrados sobre el territorio peruano.
3. Consolidar una oferta e infraestructura logística integrada e intermodal avanzada en los diferentes nodos estratégicos del Perú, disminuyendo así los costos de insumo directos de las actividades de logística.

El planteamiento de una propuesta de política nacional para la logística y el desarrollo en los servicios y así mismo tengan un valor agregado es reducir los costos de operación ya sea en su producción en o la parte de distribución (Figura 6).

Figura 6. Objetivos estratégicos la Política Nacional de la Logística

Objetivos estratégicos de la PNL	
Asociatividad y empresarización	Fortalecer la asociatividad y empresarización del sector, como palanca para transformar el operador peruano en un prestatario de servicios logísticos competitivos en términos de calidad y costo.
Especialización y adecuación a los segmentos productivos	Promover la especialización del sector transporte y logístico, adecuando sus capacidades y servicios ofrecidos a las necesidades específicas de los diferentes segmentos productivo.
Formalización	Avanzar hacia la formalización de los agentes del sector transporte y logística, especialmente las pequeñas unidades empresariales, no sólo desde un punto de vista fiscal, sino también mediante la contratación de seguros del transporte, respecto al sistema de pesos y medidas, a los tiempos de conducción, etc.
Seguridad de la carga	Aumentar la seguridad de la carga en todos los eslabones de la cadena, mediante el apoyo de sistemas de trazabilidad, fomentando la confianza del sector productivo hacia los operadores de logística y transporte, disminuyendo igualmente los riesgos potenciales de afectación al medio ambiente.
Innovación y nuevas tecnologías	Potenciar la modernización del sector a través de la innovación incorporación de nuevas tecnologías para la gestión eficiente de las operaciones y la provisión de servicios de valor agregado, lo que igualmente contribuiría a generar ahorros en los costes energéticos y minimizar los residuos y emisiones a la atmosfera.
Infraestructura logística	Crear una red nacional de infraestructura logística integrada física y operacionalmente, y conctada a la red arterial de transporte, lo que mejoraría las conexiones y aumentaría la movilidad estructurando nuevas economías de mercado, tanto a nivel regional como local.
Formación y capacitación	Fomentar la formación y capacitación continua en el sector tanto en materia operacional coo en sus capacidades gerenciales y comerciales, estableciendo un sistema de certificación de los profesionales en el ámbito del transporte y la logística. Incorporar en la informacion y capacitación continua en el sector aspectos vinculados a la gestión ambiental de las instalaciones e infraestructuras.
Imagen	Mejorar la imagen del sector, socializando las ventajas y beneficios dericadas de la externalización de los procesos de transporte y logística, y la importancia de estas actividades en la vida cotidiana de los peruanos. Promover la responsabilidad hacia los ecosistemas y el medio ambiente en general.
Internacionalización	Transformar el sector transporte y logística en un actor clave de la internacionalización de las empresas nacionales, posicionando Perú como un referente de calidad a nivel de la región andina. Ser un referente de calidad a nivel de la región dese el punto de vista ambiental incorporando estándares ambientales internacionales.
Adecuación institucional y normativa	Adoptar las capacidades y procesos institucionales a las necesidades de fortalecimiento del sector transporte y logística. Convirtiendo al Estado en socio estratégico del desarrollo del sector.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, 2014 (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2014)

Para Perú la importancia de la Política Nacional de la Logística se basa en estos 10 objetivos clave para una buena estrategia logística, buscando calidad y servicio como factor de empresarización, mejorando sus servicios en los procesos logísticos, legalizando medios de transporte (empresas transportadoras) pequeñas para la distribución de los mismos, favoreciendo así a las mismas y al estado en sus ingresos fiscales, asegurando mercancías para el cumplimiento de las leyes y normativas peruanas, no obstante también se abarca el tema de contar con el personal suficientemente capacitado para el ámbito del proceso logístico y documental, generando un valor agregado ofreciendo excelentes servicios. Uno de los objetivos mas llamativos es la infraestructura logística donde Perú busca “Crear una red nacional de infraestructura logística integrada física y operacionalmente, y conctada a la red arterial de transporte” donde claramente mejoraría las conexiones y aumentaría la movilidad favoreciendo el tiempo en su proceso de distribución y logística.

El gobierno de Perú para el año 2018 programo una inversión de 6.000 millones de dólares con el fin de cerrar la brecha en infraestructura portuaria según las proyecciones realizadas por el presidente de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), Frank Boyle para el presente año modernizando los servicios y la infraestructura con el fin de adecuarse a las necesidades del comercio internacional experimentado por Perú.

1.3 Plan de mejora y fortalecimiento logístico.

Reconocer que la logística hace parte fundamental para la negociación de bienes y servicios generando valor a los productos ofrecidos como lo son la forma, tiempo, lugar y posesión de estos. La logística crea dos de estos valores, tiempo y lugar; la manufactura crea valor de forma y el marketing, la ingeniería y las finanzas crean valor de posesión mediante mecanismos como la publicidad, el apoyo técnico y los términos de venta y comercialización (Ballou, 2004).

La logística es una de las fuentes de valor más importante ya que añade valor en una medida y los clientes determinan la calidad del producto y servicio. De tal manera es importante optimizar las cadenas de producción siguiendo un esquema bastante claro e importante que fue creado por Michael Porter analizando el desempeño de cada una de las funciones (mercadeo, producción, talento humano, investigación y desarrollo, etc.)

Figura 7. Cadena de valor



Fuente: Cadena de Valor, Michael Porter (Riquelme, s.f.)

Tanto Colombia como Perú debería implementar medidas seguidas o guiadas por la cadena de valor diseñada por Michael Porter que generaría una mayor optimización de recursos como se presentaba anteriormente, con un ejemplo, en Estados Unidos se necesita 1 persona para realizar una actividad que en países de Latino América se necesitarían hasta 8 para realizar esta labor.

Un posible plan de mejora que podría existir es que el gobierno central motivara capacitaciones a las empresas productoras de bienes y servicios y a la misma población colombiana para una optimización en el uso de recursos ya sea factor tiempo o dinero.

Conclusiones

Para concluir con este trabajo, hay puntos bastantes claros debido a la experiencia que adquirí en Perú, ya que se pretendía entrar mas en contexto con el articulo de reflexión conociendo los principales factores que afectan los procesos logísticos para entrar a una comparación con el contexto colombiano.

Como resultado de la misma, se determina que hace falta promover la inversión extranjera en los dos países, principalmente en Colombia ya que es una posible potencia Latinoamérica que tendría la suficiente capacidad para competir con sus vecinos en los procesos logísticos del comercio internacional un claro ejemplo esta en la movilización de la mercancía en su puerto que se aproxima en unos 500.000 TEUs, unas 15,9 millones de toneladas, por lo contrario el puerto de Callo para el 2017 logró movilizar más de 2,5 millones de TEUs.

Se presentaría un esquema totalmente diferente y podría llegar al mismo proceso logístico presentado por Panamá, así mismo Perú tiene factores que ayudan a su facilidad en sus procesos como lo son las fabricas manufactureras cerca a sus principales puertos, todo lo contrario a lo que pasa en Colombia, para ello se deberían optimizar los recursos y claro esta, las vías de acceso principales como lo son las vías 4G, dando una facilidad a la salida de los bienes o recursos desde sus puntos principales hacia los puertos, es un proceso que llevaría un largo tiempo pero como se presenta a largo plazo es algo totalmente viable, ya que en los últimos años presento un avance en sus procesos y en la optimización de los recursos promovidos por el gobierno.

Cabe resaltar que Colombia pese a no tener la misma riqueza que algunos países mas grandes como Argentina y Brasil presenta una eficiencia logística mucho mejor que estos mismos,

debido a que se promueve inversión nacional y mejora en infraestructura vial, aérea y portuaria como se ha venido presentando en su crecimiento en las mejoras de sus aeropuertos y demás.

En cuanto a Perú cabe resaltar que tiene sus ideas bastante claras y su proceso logístico es bastante eficiente, le hace falta tecnificar su transporte y vías ya que en su gran mayoría presentan vehículos no muy capacitados para el transporte terrestre con eficacia, pero es de vital importancia tener en cuenta que su infraestructura logística es mucho mejor frente a la colombiana, para ello se deberían crear alianzas que ayudaran al crecimiento interno en la logística y mejoras en las mismas para que los países subieran sus ingresos en cuanto a sus exportaciones o ya sea como intermediarios logísticos en sus puertos en un proceso de exportación o importación a otro país.

Es importante resaltar que para Perú el transito de la mercancía y de su proceso logístico es mucho mas eficiente ya que sus principales ciudades se encuentran en la zona costera por ende la distribución de los mismos no presenta mayor esfuerzo e inversión, todo lo contrario a Colombia que sus principales ciudades e industrias manufactureras se encuentran en el interior del país acarreando un sobre costo y sus sobre costos en sus peajes.

Recomendaciones

Hay puntos bastante importantes que requieren de mucho trabajo y esfuerzo para la parte del gobierno colombiano ya que se necesita una mejora y tecnificación y para ello se requiere de una gran inversión para tener un posicionamiento logístico importante.

Algunas recomendaciones en el Sector Logístico Colombiano:

- Tener un trabajo en conjunto con los diferentes gremios de la parte logística y de servicios para un beneficio común.
- Incrementar la inversión nacional para la mejora de infraestructuras locales
- Incrementar producción de servicios o productos disminuyendo los costos de producción o de logística
- Fomentar el trabajo formal en el contexto de logística para generar un mayor valor agregado a tránsito local y la mejora de las infraestructuras 4G
- Facilitar los trámites ante aduanas y Dian optimizando tiempo y recursos.
- Establecer convenios con los diferentes países vecinos para que utilicen nuestros puertos como tránsito aduanero
- Implementar políticas de comercio internacional que favorezcan el mercado local por exportar productos y servicios.

Trabajos citados

Ballou, R. H. (2004). *Logística Administración de la cadena de suministro*. Mexico: Pearson Educación de Mexico S.A. de C.V.

Banco Mundial. (2016). *Banco Mundial*. Obtenido de Banco Mundial:

https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.LOGS.XQ?end=2016&locations=CO&name_desc=false&start=2016&view=bar

Caicedo, J. M. (07 de 10 de 2013). *Infraestructura y Plan Maestro de Transporte*. Obtenido de ANIF: <http://anif.co/sites/default/files/uploads/Juan%20Martin%20Caicedo%20-%20CCI%20-%20Oct%207.pdf>

Camilo Álvarez, C. P. (6 de 04 de 2013). *Supuestos Revista Economica*. Obtenido de Supuestos Revista Economica: <http://revistasupuestos.com/transporte/2015/9/24/logstica-en-colombia-camino-hacia-la-competitividad>

Camilo Alvarez, C. P. (s.f.). *Supuestos revista económica*. Obtenido de Supeestos revista económica: <http://revistasupuestos.com/transporte/2015/9/24/logstica-en-colombia-camino-hacia-la-competitividad>

Campos, F. F. (2014). *Unimilitar-dspace*. Obtenido de Universidad Militar: <http://unimilitar-dspace.metabiblioteca.org/bitstream/10654/12617/1/LA%20INFRAESTRUCTURA%20LOGISTICA%20COMO%20HERRAMIENTA%20COMPETITIVA%20EN%20COLOMBIA.pdf>

Cepal. (28 de 05 de 2018). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe:

<https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017>

Departamento de Información Estratégica. (2018). *Índice de Desempeño logístico*. Obtenido de

<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>

INC. (2016). *Informe Nacional de Competitividad*. Obtenido de Informe Nacional de

Competitividad: https://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/11/CPC_Libro_Web_2016-2017.pdf

Legiscomex. (s.f.). *Legiscomex*. Obtenido de Legiscomex:

<https://www.legiscomex.com/Documentos/desempeno-logistico-colombia-2014-rci300>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (04 de 2016). *Análisis Integral de la Logística en el*

Perú. Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (08 de 2014). *Plan de Desarrollo de los Servicios*

Logísticos de Transporte. Obtenido de Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte:

https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/PMLP_MTC%20Versi%C3%B3n%20Final.pdf

MinTransporte. (25 de 07 de 2018). *MINTRANSPORTE*. Obtenido de MINTRANSPORTE:

https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/colombia_avanza_en_indice_de_desempeno_logistico_segun_banco_mundial

Procolombia. (30 de 08 de 2016). *Procolombia*. Obtenido de Colombia trade:

http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/perfil_logistico_de_panama.pdf

Proexport. (s.f.). *PROEXPORT COLOMBIA*. Obtenido de PROEXPORT COLOMBIA:

<http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Perfil%20Peru.pdf>

Rojas, J. F. (09 de 06 de 2016). *El Colombiano*. Obtenido de El Colombiano:

<http://www.elcolombiano.com/negocios/competitividad-en-colombia-no-solo-vias-sino-mas-logistica-BY4346175>

Styless, L. (2016). *LCA Homepage*. Obtenido de Logistics Capacity Assessments:

<http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/LCA+Homepage>

FICHA BIBLIOGRÁFICA DE DOCUMENTO DE OPCIÓN DE GRADO

TÍTULO COMPLETO		
Factores de crecimiento y competitividad de la logística de transporte internacional de los puertos de Colombia y Perú		
AUTORES		
Apellidos completos	Nombres completos	
Murillo Suárez	Sebastian Felipe	
TUTOR DE TRABAJO DE GRADO		
Apellidos completos	Nombres completos	
Ferreira Rodriguez	Jose Iván Eduardo	
PROGRAMA ACADÉMICO		
Nombre del programa	Tipo de programa (marque con una x)	
Finanzas y Comercio Exterior	Pregrado	<input checked="" type="checkbox"/>
	Especialización	<input type="checkbox"/>
	Maestría	<input type="checkbox"/>
CIUDAD	AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	NÚMERO DE PÁGINAS
Bogotá	2018	28
PALABRAS CLAVES		
Español	Inglés	
Logística	Logistics	
Economía	Economy	
Comercio Internacional	International Trade	
Transporte	Transport	
Infraestructura	Infrastructure	
Logística Internacional	International Logistics	
RESUMEN (Máximo 250 palabras)		
<p>El proceso logístico en Colombia a lo largo de los tiempos sigue presentando falencias bastantes importantes que afectan tanto el comercio internacional como la economía del país, siendo esto un factor importante para su progreso logístico y así mismo para la incentivación de inversión extranjera presentando un retroceso en su producción y distribución de materias primas o productos terminados a diferentes puntos del mundo.</p> <p>Para Perú también ha sido un proceso bastante complejo en su inclusión como país altamente exportador e importador, Perú ocupa el puesto 83 en el mundo en cuanto al desempeño logístico, subiendo 14 puestos con respecto al reporte del año 2016 publicado por el consejo nacional de competitividad.</p> <p>Debido al proceso de globalización Colombia y Perú con sus tratados de libre comercio han facilitado el comercio de bienes y servicios garantizando un constante crecimiento de sus economías conjuntamente con las inversiones extranjeras dentro de estos países optimizando así la economía local, incentivando a estas industrias a estar en un constante crecimiento y avance tecnológico para lograr suplir las necesidades de la población local.</p>		

**LICENCIA DE USO A FAVOR DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA
CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ – UNIEMPRESARIAL, POR PARTE DE
ESTUDIANTES.**

Los suscritos

Sebastian Felipe Murillo Suárez con C.C. N° **1.022.400.652**

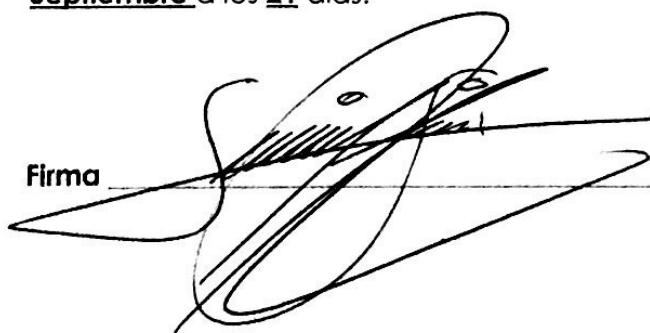
actuando en calidad de autor(es) de la (obra), (el trabajo de grado), (presentación), (conferencia), (escrito en general, que lleva por título **Factores de crecimiento y competitividad de la logística de transporte internacional de los puertos de Colombia y Perú** elaborada para efectos de **optar por el título** (optar por el título) (participar en el seminario o evento), de **Profesional en Finanzas y Comercio Exterior** (Programa académico)

Hago entrega a UNIEMPRESARIAL de una copia de dicho trabajo académico en formato digital o electrónico (CD-ROM, etc.) otorgando licencia o autorización de uso sobre la misma, para que en los términos de la Decisión Andina 351, la Ley 23 de 1982 y demás normas aplicables, realice los actos de explotación de los derechos patrimoniales y de manera especial, para que la divulgue, reproduzca, comunique al público y la ofrezca en préstamo al público. La presente licencia o autorización se extiende no solo a la fijación en medio o formato físico, analógico o material, sino también al medio virtual, electrónico, óptico, usos de red, Internet, extranet, intranet, repositorio institucional y demás formatos conocidos o por conocer.

El autor de la obra, manifiesta de igual manera que la obra objeto de esta licencia o autorización de uso es creación original y que se realizó sin infringir los derechos de autor que le correspondan a terceros.

PARÁGRAFO: Si llegase a presentarse cualquier tipo de reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en mención, asumiré la responsabilidad, dejando indemne a UNIEMPRESARIAL y saliendo en defensa de los derechos aquí autorizados.

Para constancia se firma el presente documento en **Bogotá**, el año **2018** del mes **Septiembre** a los **21** días.

Firma  c.c. 1022400652